



الجمعية العمومية — الدورة الخامسة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية بشأن القسم العام

من تقريرها والبنود

٢٤ و ١-٢٤ و ٢-٢٤ و ٣-٢٤ و ٢٥ و ٢٦ من جدول الأعمال

أقرت اللجنة الفنية تقريرها بشأن القسم العام منه والبنود ٢٤ و ١-٢٤ و ٢-٢٤ و ٣-٢٤ و ٢٥ و ٢٦ وتوصي الجلسة العامة باعتماد القرارين 24/1 و 24/2.

ملاحظة — تدرج هذه الوثيقة بعد نزع صفحة الغلاف هذه في المكان المناسب بملف التقرير.

تقرير اللجنة الفنية الى الجمعية العمومية

عام

- ١- عقدت اللجنة الفنية خمس جلسات بين ١ و ٦ أكتوبر ٢٠٠٤.
- ٢- انتخب السيد هـ. بريزا (أنغولا) رئيسا للجنة في الجلسة العامة الرابعة للجمعية العمومية. وانتخبت اللجنة، في جلستها الثانية، السيد أ. سانثيز آرا (الأرجنتين)، نائبا أول لرئيس اللجنة بناء على ترشيح من النمسا والسيد م. العلوي (المملكة العربية السعودية)، نائبا ثانيا للرئيس بناء على ترشيح من سنغافورة.
- ٣- حضر ممثلون من ١٧٣ دولة متعاقدة و ٣١ وفدا مراقبا جلسة واحدة أو أكثر من جلسات اللجنة.
- ٤- عمل السيد و. ر. فوس مدير ادارة الملاحة الجوية أمينا للجنة، والسيد م. س. ف. هيل نائب مدير ادارة الملاحة الجوية نائبا لأمين اللجنة. وعملت السيدة خ. بيكون، أمينا مساعدا لأمين اللجنة. وساعد اللجنة أيضا :

السيد أ. راو، رئيس قسم المطارات والطرق الجوية والمساعدات الأرضية (AGA)
السيد ك. فروستل، رئيس قسم التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (AIG)
السيد أ. بافلوفيتش، رئيس قسم معلومات الطيران وخرائط الطيران (AIS/MAP)
السيد ف. غالوتي، رئيس قسم ادارة الحركة الجوية (ATM)
السيد ف. اياتسوك، رئيس قسم الاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS)
الدكتور ك. كورت - كريستيانسن، رئيس قسم طب الطيران (MED)
الدكتور أ. توربينن، رئيس قسم الأرصاد الجوية (MET)
السيد ج. و. هيربست، رئيس قسم العمليات وصلاحيات الطائرات (OPS/AIR)
السيد ب. لامي، رئيس قسم اجازة العاملين والتدريب (PEL/TRG)
السيد هـ. بيلاي، رئيس قسم تدقيق مراقبة السلامة (SOA)

وأعضاء آخرون من الأمانة.

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٥- وافقت الجمعية العمومية على تعليق اعداد محاضر جلسات اللجنة الفنية للدورة الخامسة والثلاثين.

- ٦ - نظرت اللجنة الفنية في بنود جدول الأعمال التالية :
- البند ٧: تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣
- البند ٨: الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧
- البند ٢٢: وضع بيان موحد ومحدث لسياسات الايكاو المستمرة المرتبطة بالملاحة الجوية
- البند ٢٣: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)
- البند ٢٤: خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران
- ٢٤-١: حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات
- ٢٤-٢: التقدم المحرز في برنامج الايكاو العالمي لمنع ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة (CFIT)
- ٢٤-٣: برنامج تعزيز سلامة الطيران
- البند ٢٥: قواعد عالمية لتصميم الطائرات
- البند ٢٦: قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها
- ٧ - ويرد في المرفق بهذا التقرير كشف بالوثائق وورقات العمل المرتبطة بعمل اللجنة، وذلك حسب ترتيب بنود جدول الأعمال.
- ٨ - وترد في الفقرات التالية الاجراءات التي اتخذتها اللجنة بالنسبة لكل بند من بنود جدول الأعمال. والنصوص مرتبة وفقا لترتيب بنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة.

قائمة الوثائق وورقات العمل
المتصلة بعمل اللجنة الفنية

قائمة الوثائق

العنوان	الوثيقة
القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٥ أكتوبر ٢٠٠١)	Doc 9790
التقرير السنوي للمجلس — ٢٠٠١	Doc 9786
التقرير السنوي للمجلس — ٢٠٠٢	Doc 9814
التقرير السنوي للمجلس — ٢٠٠٣	Doc 9826 and Supplement

قائمة بورقات العمل

مشروع تقرير	ورقة العمل	الموضوع	البند
تقرير	رقم		
A35-WP/324 A35-WP/281	هلندا بالنيابة عن المجموعة الاوربية ودولها الأعضاء A35-WP/128 A35-WP/129	تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ و٢٠٠٢ و٢٠٠٣	٧
A35-WP/324 A35-WP/281	A35-WP/20 Corr. No. 1 (E, F, S, R, A) Corr. No. 2 Add. No. 1	الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و٢٠٠٦ و٢٠٠٧	٨
A35-WP/330 A35-WP/304	الولايات المتحدة الاتحاد الروسي الاتحاد الدولي لعمال النقل الجوي جنوب أفريقيا أسكنا A35-WP/8, Corr. (R) A35-WP/109 A35-WP/114 A35-WP/142, Revised A35-WP/193 A35-WP/221	بيان موحد ومحدث لسياسات الايكو المستمرة المرتبطة بالملاحة الجوية	٢٢

مشروع تقرير		ورقة العمل		الموضوع	البند
تقرير	عن التقرير	مقدمة من	رقم		
A35-WP/330	A35-WP/304	فرنسا الايكاف جمهورية كوريا جمهورية كوريا جمهورية كوريا جمهورية كوريا لاكاك	A35-WP/8, Corr. (R) A35-WP/134 A35-WP/158 A35-WP/161 A35-WP/162 A35-WP/163 A35-WP/164 A35-WP194 & Corr. No.1	بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)	٢٣
		لاكاك الاتحاد الدولي لعمال النقل الجوي مصر ايكاك جمهورية ايران الاسلامية الصين كولومبيا كولومبيا الولايات المتحدة البحرين بالنيابة عن أكاف	A35-WP195 & Corr. No.1 A35-WP/198 A35-WP/203 A35-WP/220 A35-WP/240 A35-WP/254 A35-WP/255 A35-WP/256 A35-WP/274 A35-WP/321		
A35-WP/339	A35-WP/305	الاتحاد الروسي فرنسا ايكاك ايفالبا أياتا جمهورية ايران الاسلامية	A35-WP/51 A35-WP/116 A35-WP/144 A35-WP/157 A35-WP/165 A35-WP/192 A35-WP/239	خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران	٢٤
A35-WP/339	A35-WP/305	أستراليا الولايات المتحدة لجنة الطيران الدولية لكومنولث الدول المستقلة مجلس المطارات العالمي فرنسا البرازيل	A35-WP/52 A35-WP/91 A35-WP/92 A35-WP/105 A35-WP/152 A35-WP/228 A35-WP/260	حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات	١-٢٤
A35-WP/339	A35-WP/305	لجنة الطيران الدولية لكومنولث الدول المستقلة جمهورية كوريا ايطاليا	A35-WP/59 A35-WP/108 A35-WP/191 A35-WP/243	التقدم المحرز في برنامج الايكاو العالمي لمنع ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة	٢-٢٤

مشروع تقرير		ورقة العمل		الموضوع	البند
تقرير	عن التقرير	مقدمة من	رقم		
A35-WP/339	A35-WP/305	باكستان	A35-WP/60 & Corr. (A) A35-WP/204	برنامج تعزيز سلامة الطيران	٣-٢٤
A35-WP/339	A35-WP/305	أياتا الولايات المتحدة، هيئات الطيران الأوروبية المشتركة، الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية جمهورية إيران الإسلامية	A35-WP/61 A35-WP/69 A35-WP/53 A35-WP/267	قواعد عالمية لتصميم الطائرات	٢٥
A35-WP/339	A35-WP/305		A35-WP/33	قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها	٢٦
A35-WP/339	A35-WP/306			القسم العام من تقرير اللجنة الفنية	

البند ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

١:٢٤ التقرير المرحلي عن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

١-٢٤:١ استعرضت اللجنة الوثيقة A35-WP/51، التي تتضمن تقريراً مرحلياً عن وضع خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية المقدمة طبقاً لقرار الجمعية العمومية A33-16. واعتبرت اللجنة أن الاجراء المعروض على الجمعية العمومية ينبغي أن يتضمن أهم البنود الواردة في الفقرة ٣-٦-١ من الوثيقة المنقحة لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (٢٠٠٤) والمرققة بالوثيقة WP/51. وبناء على ذلك، فإن اللجنة تتخذ الاجراء التالي:

(أ) أن تحيط علماً بالتقرير المرحلي بشأن خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP) التي تتضمنها الوثيقة A35-WP/51 وبالنسخة المرفقة التي جرى تحديثها من وثيقة الخطة العالمية للسلامة الجوية.

(ب) أن تحيط علماً بأهم مسائل السلامة الجوية التي حددت من خلال تحليل لاتجاهات الحوادث الأخيرة تتمثل في منع ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة، وفقدان السيطرة والعطب الفني.

(ج) تحث الدول على تأييد جهود الايكاو في انجاز أهداف ومهام الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٢-٢٤:١ خلال مناقشة الوثيقة A35-WP/116 (الاتحاد الروسي) بشأن استخدام بيانات أجهزة تسجيل رحلة الطيران، رأى البعض أن التطور السريع في مجال البرمجيات لادارة برامج تحليل بيانات الطيران يمكن أن يقتضي من الايكاو أن تعد نموذجاً لكي تصل مثل هذه البرامج الى مرحلة النضج. ورأى البعض الآخر أن تخفيض حدود كتلة الطائرات اللازمة لتشغيل هذه البرامج سيخلف آثاراً اقتصادية. وفي ضوء المناقشة بشأن هذا الموضوع، وافقت اللجنة على ما يلي:

(أ) أن تضع الايكاو مواد ارشادية لبرامج تحليل بيانات الطيران، مع مراعاة أن تكون هذه البرامج غير جزائية.

(ب) أن تدرس الايكاو جدوى تخفيض حدود الكتلة للطائرات اللازمة لأن تشملها برامج تحليل بيانات الطيران.

٣-٢٤:١ خلال مناقشة الوثيقة A35-WP/144 (فرنسا)، بشأن مراعاة تطور مواصفات نظم تسجيل بيانات الطيران، فإن الأمين العام، واذ يدعم كفاءة مسجلات الطيران لأغراض التحقيق في الحوادث، أشار الى أن نقص الموارد قد أدى الى أن فريق خبراء مسجلات الرحلات الجوية لم يكن نشطاً في السنوات الأخيرة، لكن التعيينات الجارية ينبغي أن تساعد على معالجة هذه المسألة في المستقبل القريب. وأوضح أحد الوفود أن هناك عمل كبير قد أنجزته بالفعل المجموعات الصناعية بشأن المواصفات الجديدة لمسجلات الطيران. وبالنظر الى الوقت الطويل السابق اللازم لأحكام مسجلات الطيران الجديدة، اعتبر من المهم أن يبدأ العمل بشأن هذه المهمة بأسرع ما يمكن.

٢٤:١-٤ بالنظر الى المناقشة، قدمت اللجنة القرار التالي الى الجلسة العامة لكي تعتمده:

قرار أعدته اللجنة الفنية وأوصت بأن تعتمده الجمعية العمومية

القرار 24/1

مراعاة تطور المواصفات المتعلقة بأجهزة تسجيل بيانات الطيران

ان الجمعية العمومية:

أذ تعتبر أن الهدف الأساسي للمنظمة يتمثل في ضمان السلامة الجوية المدني في العالم بأسره.

وأذ تعتبر أن وضع القواعد القياسية يساهم في تحقيق هذا الهدف.

وأذ تقر بأهمية مسجلات بيانات الطيران.

وأذ تقر بضرورة اعداد مواصفات تلك النظم.

١ - تكلف المجلس باستئناف عمله بشأن مسجلات الطيران بأسرع وقت ممكن بالاستعانة بالوسائل المناسبة وأن يعطي أولوية للمشاكل الناجمة عن البحث عن تلك النظم واستعادتها فضلا عن تقادمها وعدم كفاية عدد البارامترات المسجلة وضرورة وجود تسجيل بالصورة لمقصورة القيادة.

٢ - تطلب الى المجلس أن يقدم تقريرا عن الدورة القادمة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ هذا القرار.

٢٤-١:٥ قدمت اللجنة الأوروبية للطيران المدني الوثيقة A35-WP/157، التي اقترحت أن تضع الايكاو نموذجا عالميا قياسيّا لتنفيذ نظم ادارة السلامة الجوية وأوضح أنه يمكن الاستفادة من مجموعة اتصال غير رسمية لوضع توصيات نحو تحقيق تناسق عالمي في اعداد الأحكام الصادرة عن الايكاو في مجال التطبيق الموحد لادارة سلامة الحركة الجوية. وذكرت اللجنة بالتوصية ١/٢ والتوصية ٢/٢ الصادرتين عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية اللتين تناولتا ضرورة وضع اطار خاص بالسلامة العامة وتنفيذ برامج ادارة السلامة الجوية في خدمة الحركة الجوية، مع ملاحظة أن الايكاو واصلت العمل اللازم من خلال مجموعات خبراء عديدة تابعة للجنة الملاحة الجوية والأمانة العامة. وأشار أيضا الى أن الأمانة العامة شكلت مجموعة عمل داخلية لمواصلة تنسيق أحكام الايكاو المتعلقة بادارة السلامة في مجال الحركة الجوية. ووافقت اللجنة على أن تصدر الايكاو توصيات تتعلق بتحقيق تناسق عالمي في التطبيق الموحد بتنفيذ أحكام الايكاو فيما يخص ادارة السلامة في مجال الحركة الجوية وتشجيع المجموعات غير الرسمية الاقليمية وفيما بين الأقاليم على القيام بعمل تكميلي، بحيث قد تفيد نتائجه الايكاو في انجاز عملها. واتفق أيضا على أنه نظرا لبلوغ عمل الايكاو وهذه المجموعات غير الرسمية مستوى النضج، قد يكون من الملائم عقد اجتماع عالمي لاعتماد نموذج قياسي يتعلّق بادارة السلامة الجوية لتنفيذ نظم ادارة السلامة الجوية.

٢٤-١:٦ قدم الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية الوثيقة A35-WP/165 التي أعربت عن آراء مفادها أنه ينبغي تنسيق اجراءات تحديد مستوى الطيران، وحثت على اعتماد جدول مستويات الطيران المستقيم الواردة في الملحق الثاني للايكاو - قواعد الجو، المرفق ٣ على نطاق عالمي. وذكرت اللجنة بأن المؤتمر الحادي عشر للطيران المدني عالج هذه المسألة التي تشير، بوجه خاص الى الصعوبات الموجودة في العلاقة الترابطية بين المجالات الجوية حيث تستخدم وحدات قياسية مختلفة وأن بعض الدول استخدمت الجداول المترية في مستويات الطيران المستقيم التي تختلف عن جدول الايكاو الوارد في الملحق الثاني. وأحيط علما بأن المؤتمر وافق على اصدار توصية (4/9) تشجع الدول على تطبيق هيكل

موحد لمستويات الطيران المستقيم طبقاً لجدول مستويات الطيران المستقيم والمعبر عنها بالأمتار أو الأقدام، على النحو المبين في الملحق الثاني وأن الايكاو اتخذت بالفعل الاجراءات لاحاطة الدول بهذه التوصية. وعلمت اللجنة أيضاً أن لجنة الملاحة الجوية، عند استعراض التوصية 4/10 الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية، شجعت الايكاو على مواصلة دراسة هيكلا موحد لمستويات الطيران المستقيم، أنها قررت عدم اتخاذ اجراءات أخرى، لأنه لا يوجد قلق شديد إزاء السلامة الجوية بمرر مواصلة بذل الجهود ووافقت اللجنة على أهمية هذه المسألة وأنه سيكون مفيداً جداً للسلامة الجوية والكفاءة اذا ما طبقت جميع الدول هيكلا موحداً لمستويات الطيران المستقيم طبقاً لجدول المستويات الطيران المستقيم المعبر عنها بالأمتار أو الأقدام، المبين في الملحق الثاني. وفيما يخص ضرورة السير قدماً نحو وحدة واحدة لقياس الارتفاعات، أقرت اللجنة أن ذلك سيظل هدفاً طويل الأمد بالنسبة للايكاو، لكنه لا يتوقع احراز أي تقدم في المستقبل المنظور. وبالنظر الى الجوانب المحتملة المتعلقة بالسلامة الجوية، فان اللجنة شعرت بأنه ينبغي التمعن أكثر في هذه المسألة حسبما تسمح به الظروف.

٢٤-١:٧ وخلال مناقشة الوثيقة A35-WP/192 (الأياتا) بشأن تجميع وتقاسم بيانات السلامة، تم توضيح أن الاشارة الى تقارير الوقائع تضمنت تقارير صادرة عن طاقم الطيران، وطاقم المقصورة وجهات محتملة أخرى تعنى بتقديم التقارير. وعند الاقرار بحاجة المجلس الى النظر في مسائل الموارد، اتفقت اللجنة على توجيه المجلس الى ما يلي:

(أ) وضع أحكام لتبادل معلومات السلامة الناجمة عن بيانات الحوادث فيما بين منظمات السلامة، الأمر الذي يبذل المخاوف بشأن السرية والاجراءات الجزائية؛

(ب) توسيع نطاق إدارة بيانات السلامة للايكاو لكي يتم استخدام تحليل اتجاه الحوادث والعوامل المسببة بشكل فعال لفهم الأخطار التي تحيط بالسلامة التشغيلية للطيران وإدارتها بشكل أفضل.

٢٤-١:٨ أحاطت اللجنة علماً بالوثيقة A35-WP/239 التي قدمتها جمهورية ايران الاسلامية بشأن "الأحكام والبيانات المتعلقة بالوزن والتوازن في تقارير الحوادث والوقائع وملخصات نظام الابلاغ ببيانات حوادث ووقائع الطيران (ADREP)".

البند ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

٢٤-١ : حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات

٢٤-١:١ : حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات

٢٤-١:١-١ نظرت اللجنة في الوثيقة A35-WP/52 التي ورد طيها مشروع قرار الجمعية العمومية عن حماية المعلومات المرتبطة بالسلامة الجوية المقدمة بشكل طوعي. وأشار الى أن عددا من المبادرات داخل مجتمع الطيران المدني الدولي كان يتعلق بحماية مصادر معلومات السلامة الجوية، بما في ذلك المعلومات عن تحقيقات حوادث ووقائع الطيران ونظم تحصيل بيانات السلامة من سوء استخدامها. وقد تمس الجهود الرامية الى حماية معلومات السلامة التوازن بالغ الحساسية للمصالح بين الحاجة لحماية معلومات السلامة الجوية والمسؤولية عن تحقيق العدالة. وخلال المناقشة، تم التعبير عن رأي مفاده أنه من المهم حماية معلومات السلامة المجمع من أجهزة تحصيل بيانات السلامة، بل وجميع المعلومات الأخرى المرتبطة بالسلامة. كما تم التعبير عن رأي مفاده أنه من المهم التمييز بين مستويات الحماية التي تطبق، أي أن ليس مجمل المعلومات المرتبطة بالسلامة يمكن أن يحظى بنفس الدرجة من الحماية. وعبر رأي آخر عن ابراز الطبيعة الحساسة للمسألة وتأييد النهج المتوازن الوارد في الوثيقة A35-WP/52.

٢٤-١:١-٢ على ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي الى الجلسة العامة لاعتماده:

قرار أعدته اللجنة الفنية وتوصي بأن تعتمده الجمعية العمومية

القرار 24/2

حماية معلومات السلامة الجوية لنظم تحصيل ومعالجة البيانات بغية تحسين سلامة الطيران

ان الجمعية العمومية،

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلا في تأمين السلامة الجوية المدني الدولي في العالم أجمع.

واعترافا منها بأهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين أصحاب المصلحة في نظام الطيران.

واعترافا منها بأن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أساسي لضمان استمرار توافر معلومات السلامة ذات الصلة، وبهدف التمكن من اعتماد تدابير وقائية سليمة في الوقت المناسب.

وإذ يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة في الإجراءات الجزائية وإجراءات إنفاذ القوانين، وقبول هذه المعلومات كأدلة في الإجراءات القضائية.

وإدراكا منها بأن استخدام معلومات السلامة لأغراض أخرى بخلاف أغراض السلامة قد يعوق توفير مثل هذه المعلومات، مما يؤثر تأثيرا ضارا على السلامة الجوية.

وإذ تعتبر أن من الضروري تحقيق توازن بين الحاجة الى حماية معلومات السلامة والحاجة الى تحقيق العدالة

على النحو الملائم.

واعترافاً منها بأن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن انشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة، التي تعد ضرورية لتحسين السلامة الجوية.

وإذ تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة الى القوانين واللوائح الوطنية في كثير من الدول، قد لا تعالج بشكل كاف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب.

١- **تكلف** المجلس باعداد الارشادات القانونية المناسبة التي تساعد الدول على سن القوانين واللوائح الوطنية لتوفير حماية ملائمة للمعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، مع السماح بتحقيق العدالة على النحو الملائم في الدولة.

٢- **تحث** كل الدول المتعاقدة على أن تفحص تشريعها الحالي وأن تعذل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح لتوفير الحماية الملائمة للمعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد، قدر الامكان، الى الارشادات القانونية التي تعدها الايكاو.

٣- **تكلف** المجلس بتقديم تقرير مرحلي الى الدورة المقبلة العادية للجمعية العمومية بشأن هذه المسألة.

٢٤-١:٣-١ نظر الاجتماع في الوثيقة A35-WP/228 التي قدمتها فرنسا والتي سردت بها الصعوبات المرتبطة بحماية بيانات السلامة المجمع في اطار تحقيقات الحوادث أو خارجه. كما أحاطت الجلسة علماً بأن الوثيقة WP/228 اقترحت أنه ينبغي اعتبار مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في الوثيقة WP/52 على أنه يحمي جميع مصادر بيانات السلامة بما في ذلك تلك الخاضعة للأحكام الواردة بالملاحق.

٢٤-١:٤-١ نظراً لأن اللجنة التنفيذية استعرضت معظم الوثيقة A35-WP/152، دعيت اللجنة الفنية للنظر في القسم الخاص بنظم ادارة السلامة والاستنتاجات اضافة الى الاجراء المعروض الوارد في الفقرة ١٤ ج). واستناداً الى المناقشات، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للدول اعتماد الأحكام التنظيمية التي تفرض على مشغلي الطائرات ووكلاء التشغيل الإبلاغ عن جميع الوقائع والحوادث التي تطرأ في مطارات الدولة (بما في ذلك ساحة وقوف الطائرات) الى السلطات المختصة ومشغلي المطار المعنيين.

٢٤-١:٥-١ أحاطت اللجنة علماً بالوثائق WP/91 و 92 و 105 و 260.

البند ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

٢٤-٢ : التقدم المحرز في برنامج الايكاو لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة

١:٢-٢٤ : التقدم المحرز في برنامج الايكاو لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة

١-٢-٢٤-١ : قدم الأمين العام الوثيقة A35-WP/59 التي ذكرت حدوث انخفاض كبير في عدد الحوادث المميتة الناتجة عن ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة. وأعربت اللجنة عن مواصلة دعمها لبرنامج الايكاو لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة. واعتبر أن هذا البرنامج يساهم بشكل كبير في تخفيض معدل الحوادث في العالم.

٢-٢-٢٤-١ : اضافة الى ذلك، أحاطت اللجنة علماً باهتمام بالمعلومات الواردة في الوثيقة A35-WP/108 التي أبرزت التحليل الذي أجرته لجنة الطيران المشتركة بين الدول والاجراءات المتخذة لمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة. وأثناء تعليق الرابطة الدولية لاتحادات مراقبي الحركة الجوية على تحليل الأخطاء التي يرتكبها مراقبو الحركة الجوية، حسبما ورد في الوثيقة A35-WP/108، فانها أشارت الى أن هذه الأساليب التشغيلية من جانب مراقبي الحركة الجوية المرخصين غير مقبولة وأشارت الى أنه ينبغي على السلطات المعنية أن تتخذ التدابير الصحيحة مباشرة لتصحيح أوجه القصور.

٢-٢-٢٤-٣ : عبرت إيطاليا عن آرائها في الوثيقة A35-WP/243 بشأن اعداد المزيد من القواعد والاجراءات الفنية المرتبطة بالتوجيه الرأسي لعمليات الاقتراب، ودعت الجمعية العمومية الى تكليف المنظمة باعداد قواعد ومواد ارشادية لدعم التوجيه الرأسي لعمليات الاقتراب.

٢-٢-٢٤-٤ : أشار الأمين الى أن برنامج العمل الفني للمنظمة في مجال الملاحة الجوية يشتمل بالفعل على اعداد قواعد ومواد ارشادية لدعم التوجيه الرأسي لعمليات الاقتراب. وطلبت اللجنة من المنظمة الاسراع في اعداد مثل هذه القواعد والمواد الارشادية بغية أن تستكمل في غضون سنتين.

٢-٢-٢٤-٥ : أخطرت احدى الدول اللجنة أنها بغية تخفيض احتمالات ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة، فانها تعمل على استكمال أجهزة الانذار بالاقتراب من الأرض على متن الطائرة، بنشر نظام الانذار بأدنى ارتفاع للسلامة في جميع المطارات الرئيسية. كما تنوي هذه الدولة نشر اجراءات التوجيه الرأسي لعمليات الاقتراب وتوفير البيانات الالكترونية للتضاريس والعوائق.

٢-٢-٢٤-٦ : استنادا الى المناقشة، وافقت اللجنة على حث الدول على تنفيذ الأحكام المرتبطة بمنع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة خاصة تلك المرتبطة بأجهزة الانذار بالاقتراب من الأرض المزودة بوظيفة استباقية لتجنب الارتفاعات، ونظام الانذار بأدنى ارتفاع للسلامة في المطارات، وتصميم وتنفيذ عمليات الاقتراب مع التوجيه الرأسي، وتوفير بيانات الكترونية للارتفاعات والعوائق.

٢-٢-٢٤-٧ : أحاطت اللجنة علماً بالمعلومات التي قدمتها جمهورية كوريا في الوثيقة A35-WP/191 والتي عرضت نتائج طبية تحققت من برامج ضمان جودة عمليات الطيران، مما يحول دون ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة من خلال اجراءات الاقتراب المتوازن.

البند ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)

٣-٢٤ : برنامج تعزيز السلامة الجوية

١:٣-٢٤ برنامج تعزيز السلامة الجوية

١-١:٣-٢٤ قدم الأمين الوثيقة A35-WP/60 التي عرضت مفهوم برنامج تعزيز السلامة الجوية وأهدافه وعناصره الأساسية. وصمم هذا البرنامج بحيث يوفر أمثلة عامة عن الاجراءات الفنية لمفتشي ادارات الطيران المدني، ولتسهيل تبادل المعلومات فيما يرتبط بأوجه القصور التي تم تحديدها والمساعدة المتوفرة بغرض معالجتها.

٢-١:٣-٢٤ عبرت اللجنة عن تقديرها ودعمها لبرنامج تعزيز السلامة الجوية.

٣-١:٣-٢٤ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة A35-WP/60، وطلبت الى المجلس تقديم تقرير مرحلي الى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية بهذا الشأن.

٤-١:٣-٢٤ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات التي قدمتها باكستان في الوثيقة A35-WP/204 فيما يرتبط بالتحديات التي تواجه الدول وجهودها لتعزيز السلامة الجوية.

البند ٢٥: قواعد عالمية لتصميم الطائرات

١:٢٥ استعرضت اللجنة الفنية الوثيقة A35-WP/61 المقدمة من أمانة الايكاو بخصوص اجراءات تنفيذ القرار A33-11 بعنوان: قواعد عالمية لتصميم الطائرات. وأحاطت اللجنة علما بأن المؤتمر الدولي للسلامة الجوية المشترك بين الولايات المتحدة وأوروبا من ٧ الى ٢٠٠٤/٦/١١ في فيلادلفيا (الولايات المتحدة) كان قد أكد أن المبادرة الرامية الى وضع قواعد عالمية موحدة قد توقفت الى أجل غير مسمى، ودعم المؤتمر نية الايكاو في رصد وتأييد عملية التنسيق.

٢:٢٥ استعرضت اللجنة كذلك الوثيقة A35-WP/69 التي قدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي بشأن الاستعراضات الشامل لصناعة الطيران عن تطبيق قرار الجمعية العمومية رقم A33-11. وأحاطت اللجنة علما بآراء صناعة الطيران عن الحاجة الى تحديد الأولويات في أنشطة التنسيق العالمية ومواصلة العمل بشأنها.

٣:٢٥ كانت الوثيقة A35-WP/267 التي قدمتها جمهورية ايران الاسلامية تتعلق بأهمية الجهود المشتركة للدول الكبرى في التصميم والبناء بالنسبة لوضع أسلوب عالمي منسق للتصميم والبناء وعملية اصدار الاجازات للطرازات. وأحاطت اللجنة علما بالحاجة الى نهج منسق دولي، وضرورة مشاركة الايكاو في هذا التنسيق.

٤:٢٥ استعرضت اللجنة الفنية الوثيقة A35-WP/53 المقدمة من الولايات المتحدة، والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA)، وسلطات الطيران المشتركة (JAA) بخصوص مبادرة القواعد العالمية لتصميم الطائرات، التي تهدف الى ارساء نظام موحد لترخيص الطائرات. ولاحظت اللجنة أن مجموعة العمل الدولية التي أنشأتها الادارة الفيدرالية للطيران (FAA) وسلطات الطيران المشتركة (JAA) كانت قد أتمت عمليا بهدف وضع قواعد عالمية لتصميم الطائرات، وأنها قررت أن معظم القواعد الوطنية لصلاحيات الطائرات وترخيصها كانت مستندة الى قواعد الطيران الفيدرالية الأمريكية (FAR) وقواعد الطيران الأوروبية (JAR) أو أنها شبيهة بها. وبالنظر الى الأنشطة الانتقالية التي تحدثت في أوروبا حيث تقوم الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية بتحديد شروط الترخيص، ولعدم قدرة سلطات الطيران المشاركة على توفير الموارد لأعمال جديدة، بسبب القضايا الأخرى الملحة المتعلقة بالسلامة، فان العمل بشأن عملية الترخيص الموحدة توقف الى أجل غير مسمى. وتم تشجيع الدول المتعاقدة على استخدام قواعد الطيران الفيدرالية وقواعد الطيران الأوروبية (JAR's و FAR's) باعتبارها قواعدها المرجعية لتصميم الطائرات.

٥:٢٥ أحاطت اللجنة علما بالقدر الكبير من التنسيق في العمل بين الهيئة الفيدرالية للطيران (FAA) وسلطات الطيران المشتركة (JAA) والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA) كما تم التوصل الى درجة من النضج. وأشارت اللجنة الى الحاجة لنهج دولي منسق اضافة الى مشاركة الايكاو في التنسيق. وأشار الى أن قواعد الطيران الفيدرالية الأمريكية وقواعد الطيران الأوروبية هي والقواعد الصادرة عن الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران من حيث الأمر الواقع قواعد عامة ويمكن أن تستخدمها معظم الدول وليس جميعها. الا أن هذه القواعد ليست الوسيلة الوحيدة لاستيفاء شروط السلامة. واعترفت اللجنة بأنه يمكن الربط بين اللوائح التنظيمية المفصلة والقواعد القياسية والتوصيات كوسيلة من وسائل الالتزام بالأحكام ولكن لا ينبغي أن توضع في الملاحق، وذلك تمشيا مع الاقتراحات المقدمة لتعديل سياسة الايكاو بشأن المواصفات الفنية المفصلة (انظر الفقرة ٤:٢٢ من التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال). ولذلك، اتفق على أنه بدلا من اتباع نموذج تصميم عالمي واحد، توجد حاجة للتركيز على عملية مشتركة لاصدار التراخيص. كما تم الاعتراف بأن صناعة الطيران سوف تستفيد بشكل كبير من مثل هذه العمليات المشتركة لاصدار التراخيص. كما توجد حاجة الى وجود مجموعة مشتركة من الشروط الأساسية ويكون معترفا بها عالميا، كأساس لعملية اصدار التراخيص المشتركة، وأن الايكاو

ينبغي أن تراجع الشروط الواردة في الملحق الثامن – صلاحية الطائرات للطيران بناء على ذلك. وفي هذا السياق أحاطت اللجنة علماً بأن تعديلات دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760)، التي من المخطط أن تدرج في عام ٢٠٠٦، سوف تتطرق إلى عمليات ترخيص الطرازات والانتاج.

٦:٢٥ أحاطت اللجنة علماً كذلك بأنه، بغض النظر عن توافق قواعد صلاحية الطائرات للطيران، فقد تؤدي الاختلافات المحلية في المقتضيات التشغيلية إلى اختلافات في تصميمات الطائرات.

٧:٢٥ استناداً إلى ما تقدم، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تشجع الدول على ما يلي:

(أ) تحديد المواد التي يمكن تنسيقها من قواعد التصميم والتي وصلت إلى مرحلة من النضج بحيث يمكن إصدارها وترتيب الأولويات فيما بينها وتوصيلها إلى الدول المتعاقدة الأخرى والإيكاو.

(ب) بناء على شروط واجراءات الترخيص، تزويد الإيكاو بالشروط الأساسية المشتركة التي يمكن إضافتها في الملحق الثامن والمواد الإرشادية حسب الاقتضاء، بوصفها اجراءات مشتركة للترخيص.

(ج) الدعوة إلى زيادة المشاركة في عملية التنسيق من جانب الجهات المصنعة ومستخدمي المجال الجوي.

البند رقم ٢٦ : قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو اعلان عدم سريانها

١:٢٦ كانت الجلسة العامة قد أحالت الى اللجنة الفنية المرفق (ب) بالوثيقة A35-WP/33 بشأن قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها، ووافقت اللجنة على توصيات المجلس بأن يعلن انتهاء سريان القرار A22-14 بخصوص المشكلات الفنية والاقتصادية المتعلقة بادخال الطائرات الأسرع من الصوت في الخدمة التجارية.

- انتهى -